

(19) 世界知的所有権機関  
国際事務局(43) 国際公開日  
2006年4月27日 (27.04.2006)

PCT

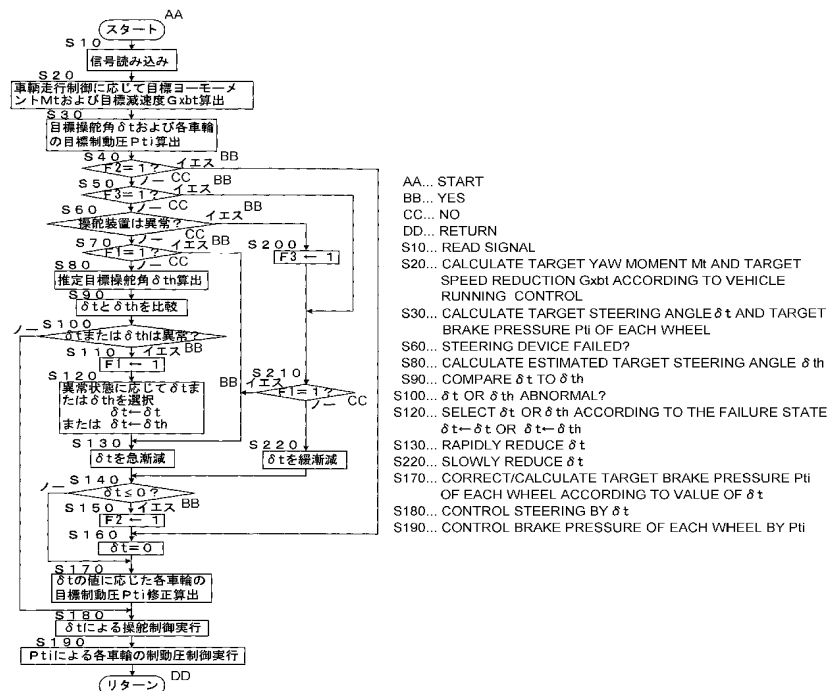
(10) 国際公開番号  
WO 2006/043694 A1

- (51) 国際特許分類:  
B62D 6/00 (2006.01) B62D 5/30 (2006.01)  
B62D 5/04 (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2005/019460
- (22) 国際出願日: 2005年10月18日 (18.10.2005)
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ:  
特願 2004-303024  
2004年10月18日 (18.10.2004) JP
- (71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): トヨタ自動車株式会社 (TOYOTA JIDOSHA KABUSHIKI KAISHA) [JP/JP]; 〒4718571 愛知県豊田市トヨタ町1番地 Aichi (JP). 株式会社アドヴィックス (ADVICS CO., LTD.) [JP/JP]; 〒4488688 愛知県刈谷市昭和町2丁目1番地 Aichi (JP).
- (72) 発明者; および  
(75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 小城 隆博 (KOJO, Takahiro) [JP/JP]; 〒4718571 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内 Aichi (JP). 鈴村 将人 (SUZUMURA, Masato) [JP/JP]; 〒4718571 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内 Aichi (JP). 土屋 義明 (TSUCHIYA, Yoshiaki) [JP/JP]; 〒4718571 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内 Aichi (JP). 浅野 憲司 (ASANO, Kenji) [JP/JP]; 〒4488688 愛知県刈谷市昭和町2丁目1番地 株式会社アドヴィックス内 Aichi (JP).
- (74) 代理人: 明石 昌毅 (AKASHI, Masaki); 〒1040033 東京都中央区新川2丁目6番8号 YHビル5階 Tokyo (JP).
- (81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, KE, KG, KM, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, LY, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ,

[続葉有]

(54) Title: VEHICLE CONTROL DEVICE FOR JUDGING FAILURE AND REDUCING CONTROL AMOUNT

(54) 発明の名称: 故障を判定して制御量を漸減する車輛用制御装置



(57) Abstract: When gradually terminating control when a failure has occurred in a control device, the failure generated in its operation unit appears at an early stage as a control result of the control device. However, when a failure has occurred in generation of a control

[続葉有]

WO 2006/043694 A1



NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

(84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR),

OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

添付公開書類:

— 国際調査報告書

2文字コード及び他の略語については、定期発行される各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

amount controlling the operation of the operation unit, it takes time to judge the failure. In behavior control of a vehicle in which timing of the countermeasure for the failure of the control device is important, when a failure of a control amount is judged, the control amount is reduced faster than the speed of reduction of the operation of the operation device when a failure is judged in the operation device.

(57) 要約: 制御装置に異常が発生したとき制御を徐々に終わらせるに当って、その作動部に生じた異常は制御装置の制御結果として早期に現れるが、作動部の作動を制御する制御量の生成に異常が生じた場合、そのことが判定されるまでに時間がかかることに鑑み、特に制御装置の異常に対する対処のタイミングが重要な車輛の挙動制御に於いて、制御量の異常が判定されたときには、作動装置の異常が判定されたときに作動装置の作動を漸減する速度より速い速度にて、制御量を漸減させる。

## 明 細 書

## 故障を判定して制御量を漸減する車両用制御装置

技術分野

本発明は、車両の挙動を調整する部材を操作する作動装置と、前記作動装置の作動を制御するための制御量を算出する演算装置とを有する車両の制御装置に於いて、前記作動装置の異常および前記制御量の異常を判定して対処することに係る。

背景技術

自動車等の車両の制御装置に異常が生じたときの対処技術の一つとして、電動式パワーステアリング装置に於いて、操舵助勢力を適正に制御することができない異常が発生した場合には、操舵助勢力を徐々に減少させることが、特開平 1 1 - 2 0 8 4 9 2 号公報に記載されている。

発明の開示

制御装置に異常が発生したとき、制御を直ちに終わらせるよりも、制御を或る緩やかさをもって徐々に終わらせるのが概して適切であるが、制御装置に異常が発生した場合、その作動部に生じた異常は制御装置の制御結果として早期に現れるが、作動部の作動を制御する制御量の生成に異常が生じた場合、そのことが判定されるまでに時間がかかるので、作動部の異常と制御量の異常については、異常判定に対する適切な対処が異なるものと考えられる。

本発明は、制御装置に於ける上記の事情に鑑み、特に制御装置の異常に対する対処のタイミングが重要な車両の挙動制御に於いて、制御装置の異状時に制

御装置の作動を終わらせることに関し、作動部の異常と制御量の異常に対しより適切に対処する制御装置を提供することを主たる目的としている。

上記の主たる目的を達成するものとして、本発明は、車輛の挙動を調整する部材を操作する作動装置と、前記作動装置の作動を制御するための制御量を算出する演算装置とを有する車輛の制御装置に於いて、前記作動装置の異常および前記制御量の異常を判定し、前記制御量の異常が判定されたときには、前記作動装置の異常が判定されたときに前記作動装置の作動を漸減する速度より速い速度にて、前記制御量を漸減するようになっていることを特徴とする制御装置を提案するものである。

上記の如く、制御装置、特に車輛の挙動を制御する制御装置に於いて、車輛の挙動を調整する部材を操作する作動装置の異常と該作動装置の作動を制御するための制御量を算出する演算装置の異常とを個別に判定し、作動装置の異常が判定されたときにはその作動を漸減することにより制御装置の作動を終わらせ、制御量の異常が判定されたときには制御量を漸減することにより制御装置の作動を終わらせるに当って、作動装置の異常が判定されたときその作動を漸減する速度に比して、制御量の異常が判定されたとき制御量を漸減する速度が大きくされれば、制御装置の異常発生に対し制御を終わらせる態様が特に重要な車輛の挙動制御に於いて、作動部に生じた異常が制御結果として現れる遅れと、作動部の作動を制御する制御量の生成に生じた異常が判定されるまでの遅れの違いに合わせて、いずれの場合にも作動終了の態様を適切に設定することができる。

上記の制御装置に於いて、前記演算装置は前記制御量を算出する第一および第二の演算部を含み、前記第一および第二の演算部により演算された制御量を比較することにより前記制御量の異常を判定するようになっていてよい。こうすることにより、制御量に生じた異常を的確に判定することができる。

その際、前記第一および第二の演算部により算出された制御量のいずれかに異常が生じたと判定したときにも、それ以後の作動装置の作動の制御は、それまで作動装置の作動の制御に使用されてきた制御量を漸減して行われるように

なっていてよい。こうすることにより、前記制御量の異常の判定は、前記第一および第二の演算部により算出された制御量を互いに比較し、その間に所定の限界値を越える差があるか否かを判断するだけでよく、2つの制御量のいずれに異常が生じたかの判断を要せず、異常判定が容易となる。

しかしまた、前記第一および第二の演算部により算出された制御量の比較によりいずれかに異常が生じたと判定するときには、そのいずれに異常が生じたかも判定し、それ以後は異常でないと判定した方の制御量を漸減しつつ使用して作動装置の作動を制御するようになっていてもよい。この場合には、制御量の異常判定に当って異常状態の吟味が必要となり、判定操作が幾分複雑となるが、その後制御量を漸減しつつ制御を終わらせる過程が制御量の異常に拘わらずより適切に行われる。

上記の制御装置に於いて、前記制御量の異常判定は前記作動装置が異常と判定されていないときに行われるようになっていてよい。こうすることにより、制御量の異常判定がより高い精度にて適切に行われる。

またいずれにしても、上記の制御装置に於いて、前記作動装置は操舵輪の操舵をステアリングホイールによる操舵量に対し調整する操舵調整装置であり、前記制御量および前記作動装置の作動の漸減はステアリングホイールによる操舵量に対する前記操舵輪の操舵調整量を0に漸減することであってよい。

#### 図面の簡単な説明

図1は、本発明による制御装置に関連する構成要素を示す車輛の概略図。

図2は、制御装置に於ける制御系のブロック線図。

図3は、本発明による制御装置の作動を示すフローチャート。

#### 発明を実施するための最良の形態

以下に添付の図を参照して本発明を好ましい実施の形態について詳細に説明

する。

図 1 に於いて、10FL および 10FR はそれぞれ左右の前輪であり、操舵輪であって、図示の例では従動輪である。10RL および 10RR はそれぞれ車両の左右の後輪であり、図には示されていない動力源により駆動される駆動輪である。これらの車輪はそれぞれ図には示されていない車輪懸架装置により車体 12 に装着されている。操舵輪である左右の前輪 10FL および 10FR は運転者によるステアリングホイール（ハンドル）14 の操作に応答して駆動されるラック・アンド・ピニオン型のパワーステアリング装置 16 によりラックバー 18 およびタイロッド 20L および 20R を介して操舵される。

ステアリングホイール 14 はアッパステアリングシャフト 22、操舵角調整装置 24、ロアステアリングシャフト 26、ユニバーサルジョイント 28 を介してパワーステアリング装置 16 のピニオンシャフト 30 に接続されている。操舵角調整装置 24 はハウジング 24A の側にてアッパステアリングシャフト 22 の下端に連結され、回転子 24B の側にてロアステアリングシャフト 26 の上端に連結された補助操舵用の電動機 32 を含んでおり、操舵角調整装置 24 によってアッパステアリングシャフト 22 に対し相対的にロアステアリングシャフト 26 が回転されることにより、ステアリングホイール 14 の回転角度に対する操舵輪である左右の前輪 10FL および 10FR の操舵角の比、即ちステアリングギヤ比、が可変に調整されると共に、挙動制御の目的で左右の前輪 10FL および 10FR がステアリングホイール 14 に対し相対的に操舵されるようになっている。

操舵角調整装置 24 はマイクロコンピュータを含む操舵角制御用電子制御装置 34、特に図 2 に示す操舵制御部 34A により制御される。

尚、アッパステアリングシャフト 22 に対し相対的にロアステアリングシャフト 26 を回転させることができない異常が操舵角調整装置 24 に発生した場合には、図 1 には示されていないロック装置が作動して、ハウジング 24A および回転子 24B の相対回転が機械的に阻止され、アッパステアリングシャフト 22 とロアステアリングシャフト 26 は互いに相対回転しないよう相互に固

定されるようになっている。

パワーステアリング装置 16 は油圧式パワーステアリング装置または電動式パワーステアリング装置の何れであってもよいが、操舵角調整装置 24 による前輪の補助操舵駆動により発生されステアリングホイール 14 に伝達される反力トルクが低減されるよう、電動機の回転をラックバー 18 の往復動に変換するボールねじ式の如き変換機構を有するラック同軸型の電動式パワーステアリング装置であることが好ましい。

各車輪の制動力は制動装置 36 の油圧回路 38 によりホイールシリンダ 40 FL、40 FR、40 RL、40 RR 内の圧力  $P_i$  ( $i = FL, FR, RL, RR$ ) が制御されることにより制御されるようになっている。図には示されていないが、油圧回路 38 はオイルリザーバ、オイルポンプ、種々の弁装置等を含むこの技術の分野に於いては周知のものであり、各ホイールシリンダの制動圧は通常時には運転者によるブレーキペダル 42 の踏み込み操作に応じて駆動されるマスタシリンダ 44 により制御され、また必要に応じて後に説明される如くマイクロコンピュータを含む挙動制御用電子制御装置 46 により個別に制御される。

アップステアリングシャフト 22 にはステアリングホイールによる操舵角  $\theta$  を検出する操舵角センサ 50 が設けられており、図 2 に示されている如く、操舵角制御用電子制御装置 34 および挙動制御用電子制御装置 46 には、操舵角センサ 50 により検出された操舵角  $\theta$  を示す信号、横加速度センサ 54 により検出された車輛の横加速度  $G_y$  を示す信号、ヨーレートセンサ 56 により検出された車輛のヨーレート  $\gamma$  を示す信号、車速センサ 58 により検出された車速  $V$  を示す信号、車輪速センサ 64 により検出された各車輪の回転速度  $V_{wi}$  を示す信号、スロットルセンサ 66 により検出されたエンジンのスロットル開度  $\alpha$  を示す信号、エンジン回転数センサ 68 により検出されたエンジン回転数  $N_e$  を示す信号が車内情報インフラ 52 を経て入力され、また圧力センサ 60 により検出されたマスタシリンダ圧力  $P_m$  を示す信号、圧力センサ 62 FL ~ 62 RR により検出された各車輪の制動圧  $P_i$  を示す信号が挙動制御用電子制御装

置 4 6 へ入力される。

尚、操舵角センサ 5 0、横加速度センサ 5 4、ヨーレートセンサ 5 6 はそれぞれ車輛の左旋回方向への操舵または旋回の場合を正とし、右旋回方向への操舵または旋回の場合を負として操舵角  $\theta$ 、横加速度  $G_y$ 、ヨーレート  $\gamma$  を検出する。

図 2 に示されている如く、挙動制御用電子制御装置 4 6 は、車輛の挙動を判定する挙動判定部 4 6 A を有し、挙動判定部 4 6 A は車輛の走行に伴い変化する車輛の横加速度  $G_y$  の如き車輛状態量に基づき車輛のスピン の程度を示すスピン状態量  $SS$  および車輛のドリフトアウトの程度を示すドリフトアウト状態量  $DS$  を演算し、目標制御量演算部 4 6 B はスピン状態量  $SS$  およびドリフトアウト状態量  $DS$  に基づき車輛の挙動を安定化させるため、車輛技術の分野に於いて種々提案されている任意の要領にて、車輛の目標ヨーモーメント  $M_t$  および車輛の目標減速度  $G_{xbr}$  を算出する。そして目標制御量演算部 4 6 B は、目標ヨーモーメント  $M_t$  を所定の比率にて左右前輪の操舵角制御による目標ヨーモーメント  $M_{ts}$  と各車輪の制動力の制御による目標ヨーモーメント  $M_{tb}$  とに配分し、目標ヨーモーメント  $M_{ts}$  に基づき左右前輪の目標操舵角  $\delta_t$  を算出すると共に目標操舵角  $\delta_t$  を示す信号を操舵角制御用電子制御装置 3 4 へ出力し、また目標減速度  $G_{xbr}$  および目標ヨーモーメント  $M_{tb}$  に基づき制動力制御部 4 6 C を作動させて、各車輪の制動圧  $P_i$  がそれぞれ対応する目標制動圧  $P_{ti}$  になるよう制御する。

挙動制御用電子制御装置 4 6 は、更に、目標操舵角  $\delta_t$  と操舵角センサ 5 0 からの信号との対比に基づいて操舵角調整装置 2 4 により左右前輪の操舵角を適正に制御することができない異常が生じているか否かを判定する異常判定部 4 6 D とを有しており、操舵角調整装置 2 4 により左右前輪の操舵角を適正に制御することができない異常が生じていると判定したときには、そのことを示す信号を目標制御量演算部 4 6 B および操舵角制御用電子制御装置 3 4 の操舵制御部 3 4 A へ出力し、目標操舵角  $\delta_t$  を或る比較的緩やかな速度にて漸減しつつ操舵角調整装置 2 4 の作動を継続させ、目標操舵角の漸減



が完了したところで、操舵角調整装置 2 4 の制御を終了させる

操舵角制御用電子制御装置 3 4 は、挙動制御用電子制御装置 4 6 から送られてくる目標操舵角  $\delta t$  に基づいて操舵角調整装置 2 4 を制御する操舵制御部 3 4 A を有し、更に、挙動制御用電子制御装置 4 6 とは別に操舵角センサ 5 0、横加速度センサ 5 4、ヨーレートセンサ 5 6、車速センサ 5 8 等からの信号に基づいて左右前輪の推定目標操舵角  $\delta th$  を算出する推定目標操舵角演算部 3 4 B と、挙動制御用電子制御装置 4 6 より入力される左右前輪の目標操舵角  $\delta t$  と推定目標操舵角  $\delta th$  とを比較し、その差が基準値を越えるとき  $\delta t$  と  $\delta th$  のいずれかに異常があると判定するか、或は更に上記各種センサから得られる情報を参考にして  $\delta t$  と  $\delta th$  のいずれが異常であるかを判定する比較部 3 4 C とを有している。

比較部 3 4 C は、通常は目標制御量演算部 4 6 B にて算出された目標操舵角  $\delta t$  に基づいて操舵制御部 3 4 A に操舵角調整装置 2 4 の作動を制御させるが、 $\delta t$  と  $\delta th$  のいずれかに異常があると判定したとき、或いは更に  $\delta t$  および  $\delta th$  のいずれが異常であるかを判定したときには、操舵制御部 3 4 A に作用し、目標制御量演算部 4 6 B より送られる  $\delta t$  のまま、または  $\delta t$  が異常であると判定したときには  $\delta th$  を  $\delta t$  に置き換えて操舵制御部 3 4 A を作動させ、操舵角調整装置 2 4 の制御を継続させるが、その際、 $\delta t$  または  $\delta th$  を或る比較的速い速度にて漸減させ、目標操舵角が 0 になった段階で、操舵角調整装置 2 4 の制御を終了させる。

即ち、目標操舵角  $\delta t$  または  $\delta th$  が異常と判定されたときには、異常が生じた  $\delta t$  をそのまま使用するときにも、また異常が生じた  $\delta t$  を  $\delta th$  にて置き換えるときにも、目標操舵角は、操舵角調整装置 2 4 に異常が生じたときの目標操舵角の漸減速度よりも大きい速度にて漸減される。

尚、上述の操舵輪の操舵角の制御および制動力の制御によるスピン抑制制御やドリフトアウト抑制制御を含む車輛の挙動制御のための車輛走行制御自体は、本発明の要旨をなすものではなく、これらの制御は当技術分野に於いて公知の任意の要領にて実行されてよい。

次に図 3 に示すフローチャートを参照して、本発明による制御装置の作動を車輛の挙動制御の制御ルーチンについて説明する。かかるフローチャートによる制御は、図には示されていないイグニッションスイッチの閉成により開始され、10～100ミリ秒程度の周期にて繰返し実行されてよい。

制御が開始されると、ステップ10に於いて上記の如き各種のセンサより信号の読み込みが行われる。

次いで、制御はステップ20へ進み、当技術分野に於いて公知の任意の車輛走行制御に応じて目標ヨーモーメント $M_t$ と目標減速度 $G_{x_{bt}}$ が算出され、それに基づいて、ステップ30に於いて、目標ヨーモーメント $M_t$ と目標減速度 $G_{x_{bt}}$ を達成するための目標操舵角（車輛の挙動制御のためにステアリングホイールによる操舵角に対し操舵輪の操舵角を調整するための操舵角の目標値） $\delta_t$ と各車輪の目標制動圧 $P_{ti}$ が算出される。

次いで、制御はステップ40へ進み、フラグF2が1であるか否かが判断される。フラグF2は制御の開始時に0にリセットされ、制御が後述のステップ150に至ったとき1にセットされるものであるので、それまではステップ40の答はノーであり、制御は一先ずステップ50へ進む。

ステップ50に於いては、フラグF3が1であるか否かが判断される。フラグF3も同様に制御の開始時に0にリセットされ、制御が後述のステップ200に至ったとき1にセットされるものであるので、それまではステップ50の答はノーであり、制御は一先ずステップ60へ進む。

ステップ60に於いては、操舵角調整装置24の如き操舵装置が異常であるか否かが判断される。これは、目標操舵角 $\delta_t$ に対比して操舵角センサ50により検出された操舵角に、操舵制御状態に基づく制御の過渡的遅れ等を考慮しても大きすぎる所定偏差以上の偏差があること等によって判断されてよい。操舵装置に異常がなく、ステップ60の答がノーであるときには、制御はステップ70へ進む。

ステップ70に於いては、フラグF1が1であるか否かが判断される。フラグF1も同様に制御の開始時に0にリセットされ、制御が後述のステップ11

0に至ったとき1にセットされるものであるので、それまではステップ70の答はノーであり、制御は一先ずステップ80へ進む。

ステップ80に於いては、上記の通り、操舵角制御用電子制御装置34の推定目標操舵角演算部34Bにより、操舵角センサ50、横加速度センサ54、ヨーレートセンサ56、車速センサ58等からの信号に基づいて左右前輪の推定目標操舵角 $\delta_{th}$ が算出される。

次いで、制御はステップ90へ進み、操舵角制御用電子制御装置34の比較部34Cにより、目標操舵角 $\delta_t$ と推定目標操舵角 $\delta_{th}$ とが比較され、その差に基づいて、ステップ100に於いて、 $\delta_t$ または $\delta_{th}$ のいずれかに異常があるか否かが判断される。 $\delta_t$ と $\delta_{th}$ の間に所定値以上の差がなく、 $\delta_t$ および $\delta_{th}$ のいずれにも異常がないと判断され、ステップ100の答がノーであるときには、制御は後述のステップ180へ進むが、 $\delta_t$ と $\delta_{th}$ の間に所定値以上の差があり、何れかが異常と判断されたときには、ステップ100の答はイエスとなり、制御はステップ110へ進む。この場合、ステップ110に於いてフラグF1が1にセットされた後、制御は更にステップ120へ進む。

ステップ120に於いては、いくつかのセンサの出力信号を参照して $\delta_t$ と $\delta_{th}$ に関する異常状態を判断し、 $\delta_t$ と $\delta_{th}$ のいずれが異常であるかを推定することにより、異常でないと推定された方の $\delta_t$ または $\delta_{th}$ を選択してそれが以後の漸減制御の対象となる目標操舵角 $\delta_t$ とされる。但し、ステップ120は省略され、 $\delta_t$ と $\delta_{th}$ のいずれが異常であっても、以後の漸減制御の対象となる目標操舵角は目標制御量演算部46Bにて算出された $\delta_t$ とされてもよい。

次いで、制御はステップ130へ進み、制御がこのステップに至る毎に目標操舵角 $\delta_t$ を比較的速い速度にて急漸減することが行われる。この漸減操作は操舵制御部34Aにて行われればよい。この場合、制御はその後、以下に説明されるステップ140以降へ進むが、フラグF1が1にセットされたことにより、次回のフローからの制御は、操舵装置が異常でない状態が続く限り、ステップ70よりステップ80～120をバイパスしてステップ130へ進み、 $\delta_t$ の急漸減が続けられる。

次いで、ステップ140に於いて、 $\delta t$  が0に達したか否かが判断される。答がノーである間、制御はステップ150および160をバイパスしてステップ170へ進み、漸減されつつある $\delta t$  の値に応じて、ステップ20にて算出された目標ヨーモーメント $M_t$  および目標減速度 $G_{x_{bt}}$  を可能な限り達成するよう各車輪の目標制動圧 $P_{ti}$  を修正することが行われる。

そして、ステップ180に於いて、漸減されつつある $\delta t$  の値に応じて操舵制御が実行され、更にステップ190に於いて、ステップ170にて修正された目標制動圧 $P_{ti}$ 、或いは目標操舵角に異常がなく、制御がステップ170を通らずにこのステップに至ったときには、ステップ30にて算出されたままの目標制動圧 $P_{ti}$  に応じて各車輪の制動圧制御が実行される。

ステップ130に於ける目標操舵角 $\delta t$  の漸減が終了し、 $\delta t$  が0になると、ステップ140の答がイエスとなり、制御はステップ150へ進み、フラグF2が1にセットされ、次いでステップ160に於いて $\delta t$  が0とされる。フラグF2が1にセットされた後の制御はステップ40より直ちにステップ160へ進み、 $\delta t$  を0に保って目標制動圧 $P_{ti}$  に応じた各車輪の制動圧制御のみが実行される。

一方、操舵装置に異常が生じ、ステップ60の答がイエスとなったときには、制御はこれよりステップ200へ進み、ここでフラグF3を1に設定した後、更にステップ210へ進み、フラグF1が1であるか否かが判断される。操舵装置に異常が生じてはいるが、目標操舵角 $\delta t$  の算出には異常は生じていないときには、フラグF1は0のままであるので、ステップ210の答はノーであり、制御はステップ220へ進み、このときには目標操舵角 $\delta t$  を比較的緩やかな速度にて漸減することが行われる。ステップ60の答が一度イエスになると、フラグF3が1にセットされるので、それ以後制御はステップ50よりステップ60および200をバイパスしてステップ210へ進む。

また最初操舵装置には異常がなく、目標操舵角 $\delta t$  の算出に異常があつて制御がステップ110へ進んだときには、フラグF1が1にセットされるので、その後 $\delta t$  の急漸減中に操舵装置にも異常が生じ、ステップ60の答がノーか

らイエスに転じたときには、ステップ 2 1 0 の答はイエスとなるので、このときには制御はステップ 1 3 0 へ進み、 $\delta t$  の漸減は速い速度のまま続けられる。

以上のことから、車輛の挙動制御に於いて、操舵角調整装置 2 4 の如き作動装置に異常が生じたときには、その異常が制御結果に現れる速度に合わせて最も適切な或る比較的緩やかな速度にて制御量を漸減させつつ制御を終わらせ、目標制御量演算部 4 6 B 或はそのチェックのために設けられた推定目標操舵角演算部 3 4 B の如き演算部の異常により制御量に異常が生じたときには、その異常が判断されたときには既にかかなりの時間が経過していることに対処し、制御量を急速に漸減させて制御を終わらせることができることが理解されよう。

以上に於いては本発明を一つの実施の形態について詳細に説明したが、かかる実施の形態について本発明の範囲内にて種々の修正が可能であることは当業者にとって明らかであろう。

## 請求の範囲

1. 車輛の挙動を調整する部材を操作する作動装置と、前記作動装置の作動を制御するための制御量を算出する演算装置とを有する車輛の制御装置に於いて、前記作動装置の異常および前記制御量の異常を判定し、前記制御量の異常が判定されたときには、前記作動装置の異常が判定されたときに前記作動装置の作動を漸減する速度より速い速度にて、前記制御量を漸減するようになっていることを特徴とする制御装置。

2. 前記演算装置は前記制御量を算出する第一および第二の演算部を含み、前記第一および第二の演算部により演算された制御量を比較することにより前記制御量の異常を判定するようになっていることを特徴とする請求項 1 に記載の制御装置。

3. 前記第一および第二の演算部により算出された制御量のいずれかに異常が生じたと判定したときにも、それまで前記作動装置の作動の制御に使用されてきた制御量をそれ以後漸減して前記作動装置の作動を制御するようになっていることを特徴とする請求項 2 に記載の制御装置。

4. 前記第一および第二の演算部により算出された制御量のいずれかに異常が生じたと判定するときには、そのいずれに異常が生じたかも判定し、それ以後は異常でないと判定した方の制御量を漸減しつつ使用して前記作動装置の作動を制御するようになっていることを特徴とする請求項 2 に記載の制御装置。

5. 前記制御量の異常判定は前記作動装置が異常と判定されていないときに行われるようになっていることを特徴とする請求項 1 ～ 4 のいずれかに記載の制御装置。

6. 前記作動装置は操舵輪の操舵をステアリングホイールによる操舵量に対し調整する操舵調整装置であり、前記制御量および前記作動装置の作動の漸減はステアリングホイールによる操舵量に対する前記操舵輪の操舵調整量を0に漸減することであることを特徴とする請求項1～5のいずれかに記載の制御装置。

図 1

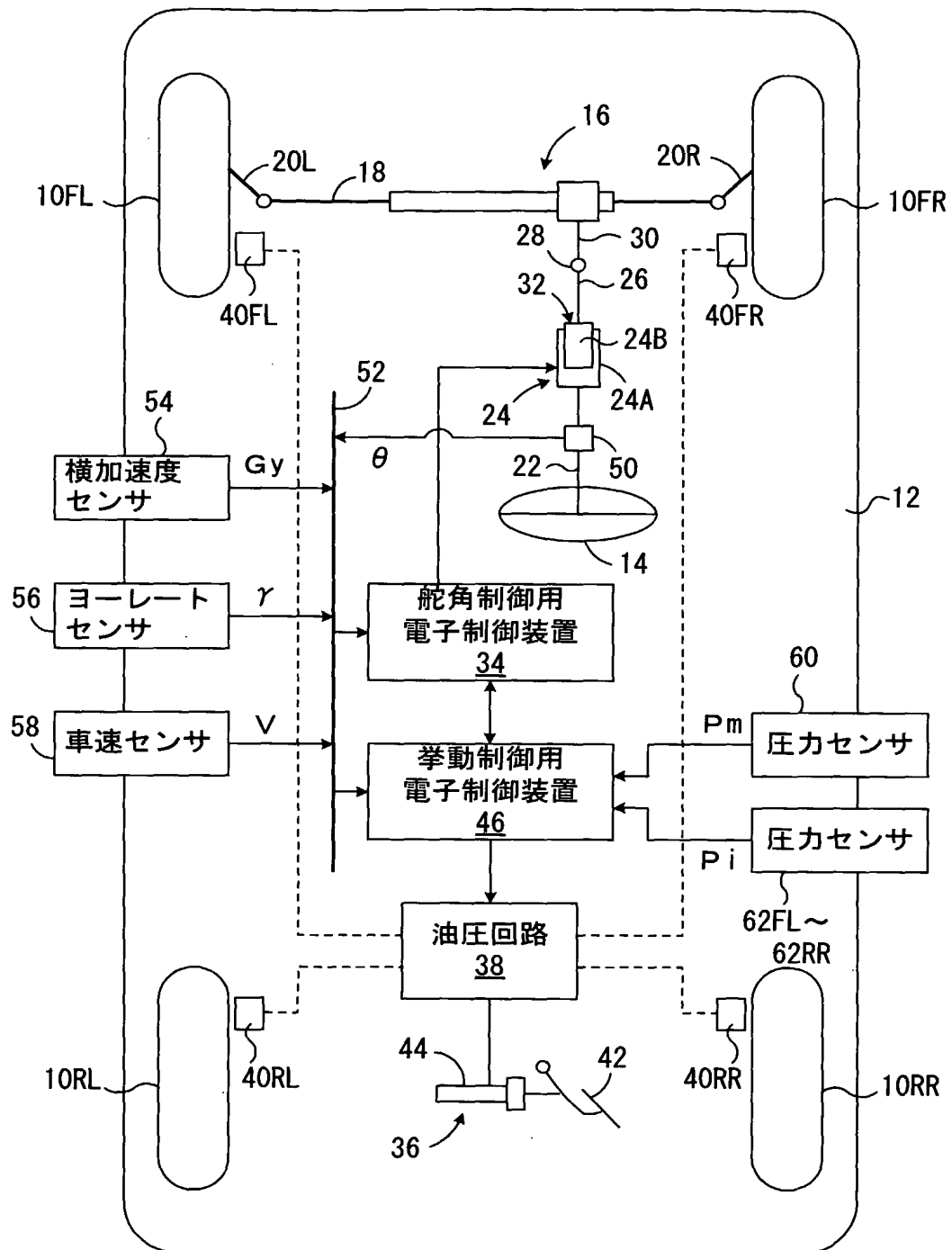




図2

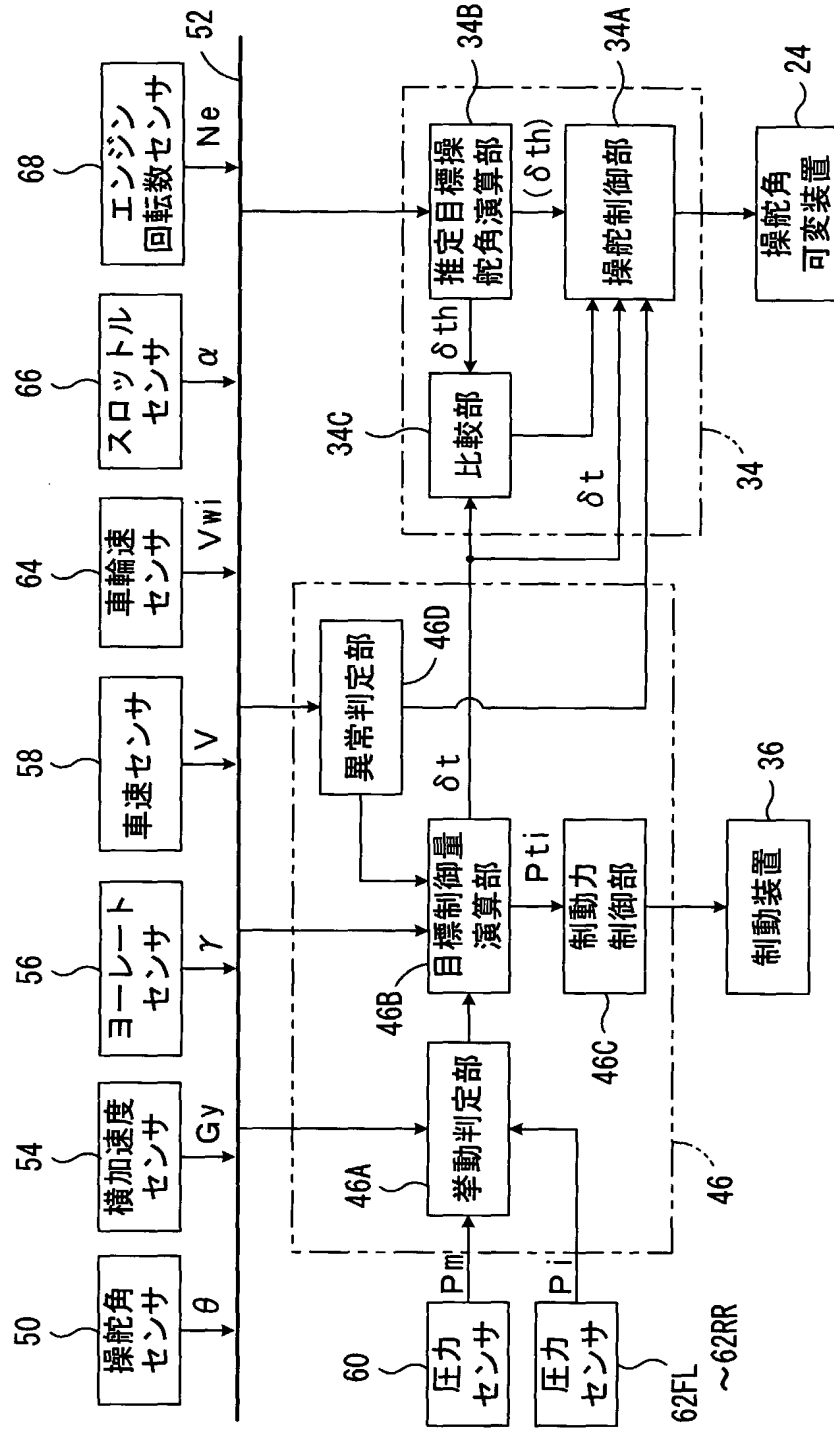
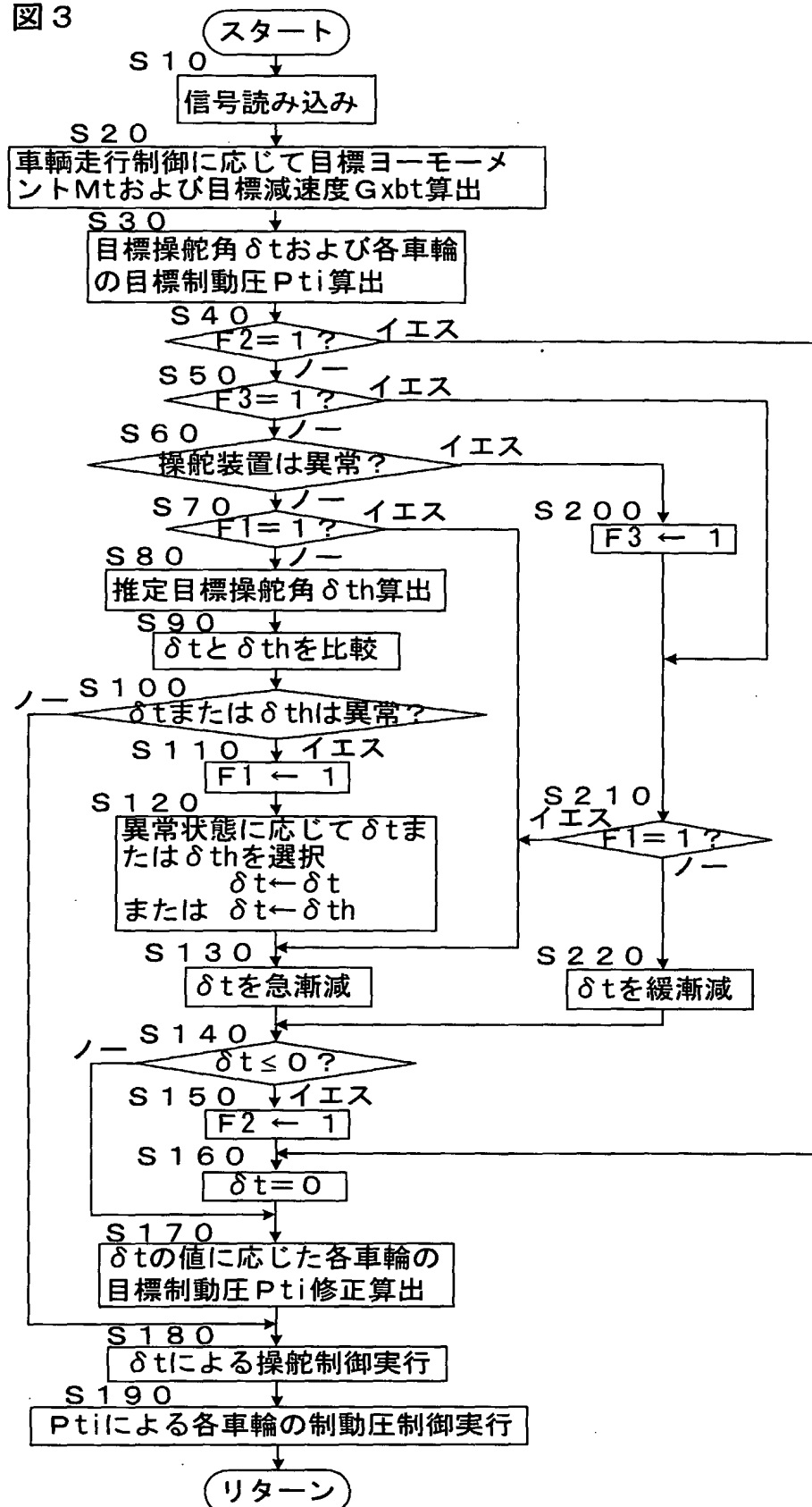


図 3



## INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2005/019460

## A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

B62D6/00 (2006.01), B62D5/04 (2006.01), B62D5/30 (2006.01)

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

## B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

B62D6/00, B62D5/04, B62D5/30

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Jitsuyo Shinan Koho	1922-1996	Jitsuyo Shinan Toroku Koho	1996-2006
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2006	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2006

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

## C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y A	JP 4-252775 A (NSK Ltd.), 08 September, 1992 (08.09.92), Page 3, column 4, lines 25 to 34; page 4, column 5, lines 15 to 23; Fig. 5 (Family: none)	1, 6 2-5
Y	JP 7-81590 A (Toyota Motor Corp.), 28 March, 1995 (28.03.95), Page 4, column 5, line 49 to column 6, line 7; Figs. 1, 3, 7 (Family: none)	1, 6
Y	JP 5-254454 A (NSK Ltd.), 05 October, 1993 (05.10.93), Page 3, column 3, line 50 to column 4, line 29; Figs. 1, 3 (Family: none)	1, 6



Further documents are listed in the continuation of Box C.



See patent family annex.

## \* Special categories of cited documents:

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T"

later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X"

document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y"

document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

"&amp;"

document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search  
26 January, 2006 (26.01.06)

Date of mailing of the international search report  
07 February, 2006 (07.02.06)

Name and mailing address of the ISA/  
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

**INTERNATIONAL SEARCH REPORT**

International application No.

PCT/JP2005/019460

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	JP 11-34892 A (Honda Motor Co., Ltd.), 09 February, 1999 (09.02.99), Page 4, column 5, lines 1 to 14 & US 6032091 A	1-6
A	JP 2001-206236 A (Omron Corp.), 31 July, 2001 (31.07.01), Page 8, column 13, line 2 to page 9, column 15, line 4; Figs. 1, 3 & EP 1120805 A2	1-6

## A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))

Int.Cl. B62D6/00(2006.01), B62D5/04(2006.01), B62D5/30(2006.01)

## B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC))

Int.Cl. B62D6/00, B62D5/04, B62D5/30

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報	1922-1996年
日本国公開実用新案公報	1971-2006年
日本国実用新案登録公報	1996-2006年
日本国登録実用新案公報	1994-2006年

国際調査で使用した電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)

## C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
Y A	JP 4-252775 A (日本精工株式会社) 1992. 09. 08, 第3ページ第4欄第25~34行、第4ページ第5欄第15~23行、第5 図 (ファミリーなし)	1, 6 2-5
Y	JP 7-81590 A (トヨタ自動車株式会社) 1995. 03. 28, 第4ページ第5欄第49行~第6欄第7行、第1, 3, 7図 (ファミリ ーなし)	1, 6
Y	JP 5-254454 A (日本精工株式会社) 1993. 10. 05, 第3ページ第3欄第50行~第4欄第29行、第1, 3図 (ファミリー なし)	1, 6

☒ C欄の続きにも文献が列挙されている。☐ パテントファミリーに関する別紙を参照。

## \* 引用文献のカテゴリー

「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの

「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの

「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す)

「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献

「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献

「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの

「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの

「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの

「&amp;」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日

26. 01. 2006

国際調査報告の発送日

07. 02. 2006

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁 (ISA/J P)

郵便番号100-8915

東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官 (権限のある職員)

森 宏和

電話番号 03-3581-1101 内線 3381

3Q

3419

C (続き) . 関連すると認められる文献		
引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
A	JP 11-34892 A (本田技研工業株式会社) 1999. 02. 09, 第 4 ページ第 5 欄第 1~14 行 & US 6032091 A	1-6
A	JP 2001-206236 A (オムロン株式会社) 2001. 07. 31, 第 8 ペー第 13 欄第 2 行~第 9 ページ第 15 欄第 4 行、第 1, 3 図 & EP 1120805 A2	1-6